Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

№ 2 WARSZAWA, DN. 15 LISTOPADA 1927 R. ROK 1.

PRENUMERATA
bez przesyłki:
rocznie 11 zł.
kwatalnie 2 zł. 75 gr.

NUMER POJEDYŃCZY:
50 GROSZY

RUCH SAMOCHODOWY

DWUTYGODNIK

ORGAN ZWIĄZKU WŁAŚCICIELI DOROŻEK SAMOCHODOWYCH

Konto P. K. O.: 13.035

Redakcja i Administracja
Nowy-Swiat 21, telefon 79-40.

Redaktor przyjmuje w poniedziałki i piątki od g. 7 do 8 wiecz..



Na placach Londynu wprowadzono ruch okrężny. Na zdjęciu powyższem widzimy jak pojazdy poruszają się w ustalonym kierunku. Taki ruch okrężny ma być wprowadzony na placach Warszawy.

Walny Zjazd Delegatów

ZRZESZEŃ WŁAŚCICIELI DOROŻEK SAMOCHODWYCH Z CAŁEJ POLSKI

Odbędzie się w Warszawie, w d. 4.12 r. b.

Zrzeszenia prowincjonalne proszone są o śpieszne nadesłanie wykazu delegowanych na Zjazd, względnie o porozumienie się w tej sprawie z Warszawskim Związkiem Właścicieli Dorożek Samochodowych

— — — **Na porządku obrad znajdzie się szereg palących spraw** — — —

Gremjalne zebranie

właścicieli dorożek samochodowych

W dn. 28 października r.b. w sali Związku Rzemieślników Chrześcijan przy ul. Miodowej 14 odbyło się gremjalne zebranie właścicieli dorożek samochodowych w Warszawie, zwołane przez Zw. Właś. Dor. Samochodowych.

Przybyło około 500 osób. Przewodniczył zebraniu prezes Związku inż. C. Zakrzewski w otoczeniu panów: B. Krzywca, W. Grembowskiego, oraz sekretarza Wilińskiego.

Pierwszy głos zabrał redaktor „Ruchu Samochodowego“ p. W. Przyłuski, który scharakteryzował zadania własnego organu, oraz wezwał obecnych do poparcia jego zamierzeń.

Następnie przewodniczący inż. C. Zakrzewski, jako prezes Zw. Właścicieli Dorożek Samochodowych, zdał sprawoździanie z działalności tej organizacji. Poszczególne fragmenty tego sprawozdania brzmiały następująco:

Zorganizowano dla członków Związku zakup benzyny po cenach od 15% do 25% niższych od cen rynkowych, za bony z płaceniem przy pompie. Cena za banzynę wynosi, za litr, groszy 54, podczas gdy najniższa cena wynosi 60 gr. za litr.

Złożono memorjał magistratowi m. st. Warszawy, domagając się rozciągnięcia przymusu ubezpieczenia „taksówek“ od odpowiedzialności cywilno-prawnej właścicieli, a to w celu uzyskania obniżenia taryfy. Obecnie zbiera się oferty Towarzystw ubezpieczeniowych, dla zawarcia z jednem z nich przedwstępnej umowy, która na wypadek odpowiedniej decyzji magistratu zaczęłaby obowiązywać, powodując ubezpieczenie. Na podstawie dotychczasowych ofert można ustalić, że taryfa wyniesie maximum zł. 25.— miesięcznie.

Opracowano memorjał do Ministra Robót Publicznych z żądaniami: 1) by zmniejszono opłaty za zarejestrowanie dorożki samochodowej, ze zł. 16 za 100 kg. wagi na zł. 6 za 100 kg. wagi. 2) by tę opłatę pobierano w 1/3 (30%) części każdego roku, lub jeżeli będzie ustalona jakaś stała opłata za zarejestrowanie samochodu, by również przy rejestrowaniu dorożki samochodowej pobierana była corocznie w 1/3 części swej wyso-

kości (30%). 3) by w komisji samochodowej brał udział przedstawiciel związku z głosem decydującym. 4) by zrównano termin rocznego przeglądu technicznego w Oddz. Ruchu Ulicznego z terminem prolongowania pozwolcń na kursowanie. Uzyskano zgodę Urzędu na bytność delegata w Komisji. Nie wysyła się go jedynie z braku funduszów; (treść memorjału drukowaliśmy w zeszłym numerze „Ruchu Samochodowego");

Złozono memorjał do Urzędu Przemysłowego z żądaniem, by w Komisji Lustracyjnej brał udział delegat Związku. W dn. 29 września b.r. otrzymano odpowiedź przychylną. Delegata nie wysyła się z braku funduszów;

Proszono radcę prawnego w celu opieki prawnej nad członkami Związkn;

Złożono memorjał magistratowi m. st. Warszawy z żądaniami: 1) by zniesiono opłatę miesięczną zł. 10.— za korzystanie z koncesji (t. zw. brukowe), 2) by właściciela dorożki samochodowej nie obciążał obowiązek umundurowania szofera, 3) by zniesiono obowiązek umieszczania napisu „Taryfa 50 gr. kilometr" z boków dorożki samochodowe, 4) by właściciel nie odpowiadał karnie za przekroczenie przepisów miejskich przez kierowcę, 5) by o zarządzeniach i zmianach powiadamiano Zarząd Związku; oczekuje się przychylnej odpowiedzi;

Złożono memorjał Ministrowi Skarbu z żądaniem, by właściciele dorożek samochodowych wykupywać mogli na dorożki samochodowe świadectwa przemysłowe kategorji przemysłowych i nie w zależności od posiadanych dorożek, lecz w zależności od liczby zatrudnionych szoferów; naprzykład od 1 — 4 szoferów — VIII kategorji przemysłowej;

W dn. 18 października r.b. wystosowano podanie do Urzędu Przemysłowego w sprawie całodziennego sprawdzania i plombowania liczników za jedną opłatą.

Sprawę ustalenia i uproszczenia procedury przy ubezpieczeniu szoferów w Kasie Chorych i Państwowym Zakładzie Ubezpieczeń powierzono p.p. B. Krzywcowi i E. Haklowi dla omówienia z odnośnymi Urzędami.

Sprawę doglądu i konserwacji „taksówek" będących czasowo bez należytego kierownictwa, powierzono p. Grembowskiemu, który podjął się tego za opłatą 5% z licznika brutto.

Złożono memorjał Ministrowi Skarbu z żądaniem, by w komisjach przy wymiarze podatku od obrotu mogli brać udział delegaci Związku, by przyjęto za miarodajną sumę rocznego obrotu z dorożki samochodowej, tę sumę (t.j. zł. 8000.— rocznie przeciętnie) jaką proponuje Związek; z braku fuudęszów sprawa w zawieszeniu. W roku bieżącym delegaci nasi byli wzywani do niektórych Urzędów Skarbowych, jako rzeczoznawcy;

Złożono memorjał Ministrowi Skarbu z żądaniem, by w Komisji Odwoławczej dla rozpatrywania spraw podatku od obrotu i od dochodu brał udział delegat Związku, oraz wystosowano list do p. Prezesa Izby Skarbowej z tem, by sprawy reklamacji na podatki, wyznaczone przez Komisje Szacunkowe, właścicieli dorożek samochodowych mogły być rozpatrzone razem i w obecności delegata Związku.

Złożono w dniu 16 października r. b. podanie z żądaniem, by można było przepisywać na innego właściciela już wydane koncesje na dorożki typu „Torpedo", a tylko nie wydawano koncesji na nowe dorożki typu „Torpedo", zorganizowano dwutygodnik pod tytułem „Ruch Samochodowy" jako organ Związku.

W dalszym ciągu p. inż. Zakrzewski zreferował sprawę zakupu taniej benzyny w Związku, stwierdzając, że udało się uzyskać Związkowi zniżkę ceny do 54 gr. za litr w Tow. „Galicja", zać zbiorowe zakupy benzyny przez członków mogą doprowadzić do dalszej zniżki. Następnie zreferował sprawy zakupu tanich części fordowskich w Firmie „Elibor", stwierdzając, że firma ta zobowiązała się udzielią Związkowi rabatu w wysokości 25%. — Związek walczy o dalszą zniżkę;

Następnie zreferował stan sprawy delegatów Związku przy komisjach lustracyjnych i rejestracyjnych stwierdzając, że złożone memorjały i uzyskano przychylne stanowisko Urzędów, lecz delegaci na razie nie są wysyłani z braku funduszów;

Wreszcie p. Oberfeld zreferował sprawę patentów VIII Kategorji Przemysłowej. Sprawę powyższą należy przeprowadzić przez instancje administracyjne w celu stworzenia precedensu ubezpieczeń od odpowiedzialności cywilnej. Co do sprawy ubezpieczeń stwierdza, że nawiązano pertraktacje z poszczególnemi Towarzystwami w celu zawarcia umowy zbiorowej. Przymus zostanie rozciągnięty dopiero po uzyskaniu korzystnych warunków umowy.

W dalszym ciągu inż. Zakrzewski zreferował sprawę reklam w dorożkach samochodowych, co proponuje jedna z firm reklamowych. W tej sprawie zebrani uchwalili upoważnić Zarząd do zawarcia z pomienioną firmą umowy według uznania Zarządu — Poczem inżynier Zakrzewski zreferował sprawę Zjazdu, który się ma odbyć w dn. 4 grudnia r.b. w Warszawie.

Po wyczerpanin porządku dziennego zebrani powzieli następujące uchwały:

Walne Zebranie upoważnia Zarząd Związku z prawem dalszej substytucji do zawarcia

w imieniu Związku umowy zbiorowej z Towarzystwami ubezpieczeń według wyboru Zarządu i na warunkach według uznania Zarządu.

Walne Zebranie upowaznia Zarząd do zwołania ogólnego Zjazdu delegatów prowincjonalnych zrzeszeń właścicieli dorożek samochodowych ua dzień 4 grudnia r.b. oraz upoważnia Zarząd do wydelegowania 2-ch członków Zarządu do reprezentowania Warszawskiego Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych.

Walne Zebranie upoważnia Zarząd do wywołania precedensu w prze 'miocie wykupienia przez jednego właściciela dorożki samochodowej według uznania Zarządu, patentu VIII kategorji Przemysłowej i przeprowadzenie sprawy powyższej przez właściwe instancje administracyjne, oraz Najwyższy Trybunał Administracyjuy i upoważnia Zarząd do wyasygnowania funduszów niezbądnych na prowadzenie powyższej sprawy.

Walne Zebranie upoważnia Zarząd, jako Komisję Likwidacyjną do ewentualnej likwidacji Związku, gdyby tego zaszła potrzeba.

W dyskusji jednak uad wnioskiem ostatnim, domagano się, aby Związek nieprzerwanie prowadził swą pracę.

* * *

Trzeba przyznać, że walne zebranie potoczyło sią w atmos erze niezwykłego zainteresowania, czego dowodem były namiętne, zresztą rzeczowe dyskusje. Oby tylko to zaiuteresowanie uwidaczniało się i poza gremjalnemi zebraniami!

Luki w ustawie podatkowej

Do Pana Ministra Skarbu!

Sprawy, które trzeba wyjaśnić — w imię sprawiedliwości

Dopiero teraz, korzystając z własnego pisma, możemy Czytelnikom naszym podać ponizej tekst memorjału, jaki Związek Dorożek Samochodowych skierował do Pana Ministra Skarbu.

Ustawa o państwowym podatku przemysłowym z dnia 15 lipca 1925 r. (Dz. Ust R. P. Nr. 79 poz. 550), nieprzewidując tak szybkiego rozrostu na terenie Rzeczypospolitej komunikacji samochodowej, jako jednej z gałęzi przedsiębiorstw użyteczności publicznej, „samochodu-dorożki“, posiada lukę w postaci nieokreślenia wyraźnie, do jakiego działu i jakiej kategorji należy zakwalifikować „dorożkarstwo samochodowe“.

Ani rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 8 sierpnia 1925 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 82 poz. 590), ani wydane w tym przedmiocie okólniki, nie regulują tego tak dziś ważnego zagadnienia, a odwrotnie — całkowicie zaciemnają tę sprawę, oddalają ją od legalnego załatwienia, uniemożliwiają sprawne działanie aparatu administracji skarbowej, jak również przysparzają kłopoty tysiącom obywateli, narażając ich, ze względn na warunki pracy, na duże straty.

Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych, stojąc na grucie całkowitego lojalnego wypełnienia obowiązku ciążącego na każdym obywatelu wobec własnego Państwa, obowiązku w postaci ponoszenia nietylko ofiar w nadzwyczajnych dla Państwa wypadkach, ale i stałych, sprawiedliwie i wyraźnie ustawowo określonych świadczeniach i ciężarach, ma zaszczyt przedłożyć Panu Ministrowi Skarbu niniejszy memorjał.

Rozumiejąc dokładnie, że uzupełnienie wyżej wspomnianej Ustawy dla tego jednego poruszonego przez nas wypadku jest niemożliwe, Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych, już teraz na podstawie danych, zdobytych w drodze kilkuletniej praktyki, wyjaśnić stosunek władz skarbowych do właściciela drożki samochodowej — zanim sprawa ta, nie zostanie załatwiona we właściwym czasie w drodze ustawowej.

Nie handel, a „dorożkarstwo“.

Zarządzenia dla Władz Skarbowych, zawarte w okólnikach Ministerstwa Skarbu, na podstawie których kwalifikują one przedsiębiorstwa dorożek samochodowych do nabywania świadectwa przemysłowego, a w następstwie do obciążenia tego przedsiębiorstwa podatkiem od obrotu w wysokości nie od faktycznie osiągniętego obrotu, ale w zależności od grupy do której zakwalifikowano je—

noszą charakter czysto mechanicznego załatwienia tak dziś dla nas ważnego problemu.

Zaliczając przedsiębiorstwa dorożek samochodowych do kategorji przedsiębiorstw handlowych (załącznik do Ustawy część II lit. A), z obowiązkiem wykupywania świadectwa przemysłowego kategorji II, lub w myśl okólnika z dnia 20 maja 1926 r. Nr. 164 na podstawie indywidualnego podania—kategorji III lub IV, zarządzenia władz skarbowych mijały się z rzeczywistością, gdyż przedsiębiorstw dorożek samochodowych o charakterze normalnym użyteczności publicznej nie można podciągnąć ani pod punkt V części II lit. A., gdzie mowa jest o przedsiębiorstwach przewozowych, a gdzie ustawodawca miał na myśli przedsiębiorstwa przewozu towarowego ani pod żaden inny punkt, gdzie mowa jest o przedsiębiorstwach handlowych.

Również nie można zaliczyć przedsiębiorstw dorożek samochodowych do kategorji przedsiębiorstw komunikacyjnych według pojęcia przyjętego ustawą (załącznik część II lit. B.), gdyż mowa ta jest o przedsiębiorstwach o szerokim zakresie działalności, wyraźnie, zresztą, przez Ustawę (art. 16) zakwalifikowanych tak pod względem zasadniczym t. j. co do rodzaju i kategorji świadectw przemysłowych, jak i opłat podatkowych.

Pojęcie handlu nie może mieć więc w tym wypadku zastosowania. Istnieje tu tylko zwykła praca, nie mająca na celu przeróbeki ani wytwarzania nowych wartości, mogących być przedmiotem handlu. Dlatego też jeśli chodzi o najwłaściwsze zakwalifikowanie „przedsiębiorstwa“ dorożki samochodowej, jeśli wogóle eksploatowanie dorożki samochodowej nazwać mamy przedsiębiorstwem, jak chce Władza Skarbowa, to załącznik wyżej wspomnianej Ustawy (część II lit. C. w punkcie XIX), dość ściśle ujmuje ten dział pracy zarobkowej pod generalnym tytułem „dorożkarstwo“.

Zdaniem Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych obciążanie państwowym podatkiem przemysłowym w formie świadectwa przemysłowego właściciela dorożki samochodowej, powinno być uregulowane postanowieniem art. 8. punkt 5 wspomnianej Ustawy. W wypadkach zaś, gdy jednostka eskploatuje kilka dorożek samochodowych, zaliczenie do kategorji przedsiębiorstw dorożkarskich winno, zdaniem naszem, być dostosowane do punktu XIX części drugiej załącznika, lit. C. w zależności od zatrudnionych pracowników, o co Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych w konkluzji niniejszego memorjału, będzie śmiał prosić.

Obroty domniemane a obroty rzeczywiste.

Co się tyczy podatku przemysłowego w postci podatku od obrotu, to Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych, w myśl powyżej wyłuszczonych względów, podaje poniższe informacje, które winnny być zużytkowane przy wymiarze pdatku w wypadkach, gdy nie będzie miało zastosowanie postanowienie art. 8 punkt 5. Jednocześnie jednak Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych z przykrością stwierdza, nie winiąc żadnych z funkcjonujących Komisji Szacunkowych, że wymiar tego podatku, dzisiaj, uskuteczniany, bardzo szwankuje, a przyczyną tego stanu rzeczy jest fakt, że obecnie w żadnej Komisji Szacunkowej nie reprezentowany jest właściciel dorożek samochodowych wskutek czego, sumy osiągnięte jakoby obrotu opierają się na domniemaniach, a nie na rzeczywistych sprawdzianach.

Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych, na zasadzie drobiazgowo przeprowadzonej statystyki zdolności zarobkowej poszczególnych samochodów-dorożek skonstantował, że samochód nowy, nawet najlepszej konstrukcji, nie kursuje nigdy w roku całkowitych 12 miesięcy, lecz co najwyżej 8, gdyż najmniej 3 miesiące czasu zużywa on na remont kapitalny, jak reparacja podwozia, silnika, ram, osi, naprawa karoserji; dwa razy do roku lakierowanie, co stanowi 6 tygodni, itd., a miesiąc conajmniej, wynoszą drobne dorywcze naprawy i remonty, jak na naprawa skrzydła, zmiana lub reperacja resorów, podciąganie hamulców, oraz przeglądy i formalności w urzędach państwowych i komunalnych, zdarzające się nagle, w czasie zarobkowania, już po urzędowem zezwoleniu na kursowanie i zarobkowanie.

Biorąc pod uwagę, że samochód-dorożka, kursujący na jedną zmianę (a wszyscy prawie racjonalnie eksploatujący przedsiębiorcy, uruchomiają dorożkę tylko na jedną zmianę) t. j. ny 12 do 14 godzin na dobę, zarabia dziennie przeciętnie od 30 do 35 zł., obrót roczny takiej dorożki, licząc 8 miesięcy zarobkowych, wyniesie średnio 8000 zł.

Spadek zdolności zarobkowych.

Będzie to obrót, jaki wykazać może nowy samochód, kursujący pierwszy rok jako dorożka, w następnym, (samochód taki stoi wprawdzie również 3 miesiące w remoncie, lecz jako więcej już zużyty i nadwyrężony rocznym kursowaniem, podlega częściej naprawom i reperacjom będzie gorzej, a w trzecim roku będzie jeszcze gorzej.

Z przeprowadzonych badań okazało się, że zdolność zarobkowa każdego, nawet najlepszego samochodu, kursującego jako dorożka, spada z każdym rokiem o 20% w stosunku do pyprzedniego roku, a więc i w tym też stosunku zmniejsza się dawany przezeń obrót.

Wygląd zewnętrzny samochodu, więcej, lub mniej estetyczny, nie odgrywa, prawie, żadnej roli w zdolności zarobkowej samochodu, gdyż jak to wykazały obserwacje i badania, taki bardziej efektowny wygląd dorożki wymaga większego dozoru, opieki i doglądu, co też pochłania więcej czasu. Tak, że gdy przecietna dorożka kursuje od 12 do 14 godzin na dobę, to ta bardziej efektowna od 8 do 10 godzin; zarobkuje więc krócej.

Reasumując swoje wywody, Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych zwraca się do Pana Ministra Skarbu z gorącą prośbą o zadośćuczynienie następującym żądaniom:

by do właściciela pojedyńczej dorożki samochodowej miało zastosowanie, postanowienia określone art. 3 pun 5 ustawy o państwowym podatku przemysłowym,

by do właściciela ponad jedną dorożkę samochodową miało zastosowanie postanowienie art. 6 z zaliczeniem do kategorji przedsiębiorstw określonych w taryfie, części II lit. C. p. XIX,

by przy określaniu obrotu osiągalnego przez dorożkę samochodową, przyjmowano:

w pierwszym	*roku*	*kursowania*	*zł.*	*8.000*
w drugim	*„*	*„*	*„*	*6.000*
w trzecim	*„*	*„*	*„*	*4.500*
w czwartym	*„*	*„*	*„*	*3.250*

by w skład Komisji Szacunkowych przy Urzędach Skarbowych, jak i do Komisji Odwoławczej przy Izbie Skarbowej, powołano przedstawiciela Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych.

Składając niniejszy memorjał Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych ma nadzieje, że Pan Minister Skarbu zadośćuczyni powyżej wyłuszczonym, a słusznym, naszym żądaniom.

Zdarzyło się, że...

Inż. Rychter wygłosił wobec policjantów odczyt o „nabijaniu na licznik", wskazując na nadużycia, jakich, podobno, mają dopuszczać się kierowcy dorożek samochodowych w Warszawie, w stosunku po publiczności.

Inż. Rychter podał kilka ciekawych przykładów takiego „nabijania" na licznik ale zapomniał dodać o rzeczy najważniejszej: że jeżeli nadużycia takie są możliwe, to jest to dowodem braku kontroli ze strony czynników, powołanych do sprawowania tej kontroli..!

Albo, więc niema „nabijania na licznik", albo winne są władze!

* * *

Do p. Stanisława Fijałkowskiego (Kunicka 4) stojącego ze swą taksówką Nr. 239 przed hotelem Europejskim podszedł jakiś jegomość i zaproponował mu jazdę do Poznania.

— Panie!—mówił—ja nielegalnie przekroczyłem granicę. Zatrzymali mi na komorze celnej 480.000 zł. i dopiero w Warszawie musiałem wyrabiać sobie pozwolenie na wwóz tych pieniędzy do kraju... Pojedziemy je odebrać...

P. Fijałkowski zgodził się. Ponieważ pasażer nie miał pieniędzy więc prosił kierowcę o pożyczkę. P. Fijałkowski nie odmawiał, licząc na to, że gość zwróci mu ją po odebraniu sumy, o której wspominał.

W Poznaniu pasażer oświadczył, że pieniądze jego odesłano do Torunia, w Toruniu, że do Bydgoszczy potem do Grudziądza i t. d.

Taksówka zjeździła pół poznańskiego i całe Pomorze, licznik bił regularnie złotówkę za złotówką. W końciu pieniądze miano rzekomo odesłać do Warszawy.

Kiedyś po południu stanęli przed pomnikiem Mickiewicza. Taksówka była cztery dni w drodze od 29.10 do g. 6 wiecz.. licznik wskazywał poważną sumę 550 zł.

— Może pan nareszcie zapłaci? — zapytał kierowca.

— Panie, ja jestem biedny jak mysz kościelna,—żadnych pieniędzy nigdy nie miałem.

Wobec takiego oświadczenia pasażera osadzono w areszcie.

Jest to znany już z podobnych „kawałów", nigdzie nie meldowany, Stanisław Wiśniewski.

Twoje pismo — to Twoja broń

Pamiętaj o niem!

Tramwaje podziemne w Warszawie

W r. 1928 nastąpią prace przygotowawcze

Przedstawiony magistratowi przez dyrekcję tramwajów projekt kolei podziemnej przekazany został specjalnej komisji do rozpatrzenia.

Prace komisji, trwające kilka miesiący, ustaliły: kirunek linji Metro, geologiczne i prawne warunki prowadzenia tunelu oraz koszty realizacji projektu.

Całokształt sieci Metropolitain'u zgodnie z uzupełnieniami komisji, ma obejmować sześć kierunków:

1) liňję długości 5 km., od pl. Uňji Lubelskiej przez Marszałkowską, pl. Napoleona, Saski, Teatralny, Bielańską, Nalewki do pl. Muranowskiego;

2) do dworca Wschodniego na Pradze przez przyszły most na Wiśle wprost Karowej, dalej karową, pl, Saskim, pl. Żelaznej Bramy, halami Mirowskiemi, Chłodną Wolską do Słockiej — o łącznej długości 6,3 klm.;

3) od stacji Towarowej ul. Chmielną, Nowym Światem, Krak. Przedmieściem do zbiegu z ul. Karową. Długość tej liňji wynosi 3,25 klm.;

4) od pl. Uňji Lubelskiej poprzez Al Szucha, Ujazdowską, Nowy Świat, do rogu ul. Chmielnej — o długości 2,25 klm.;

5) liňję okólną zachodnią o długości 9,5 klm. od pl. Uňji Lubelskiej do pl. Muranowskiego — i wschodnią od ul. Przemysłowej przez przyszły most na Wiśle do pl. Muranowskiego przez stary most kolejowy;

6) liňję przez przyszłą asterję miasta N.—S. (przechodzącć z północy na południe) długości 8,2 klm., która wypadłaby w sposób następujący: od Al. Ujazdowskich (róg Nowowiejskiej), dalej przez pl. Zbawiciela, ul. Chałubińskiego, hale mirowskie, Dziką, Żoliborz, Stadjon Sportowy do Słodowca.

Ogółem długość całej liňji wyniesie 46 klm.. z czego na kolej podziemną przypadnie 26 klm. i na górną 20.

Sieć tej wielkości mogłaby być urzeczywistniona w warunkach normalnych w ciągu 35 lat, kosztem 216 milj. fr. zł. Komisjc uważa za najpilniejszą budowę pierwszej z tych liňji. Do wykonania jej potrzeba 30 mlj. fr.zł.

W zakończeniu swoich prac komisja zdecydowała przedstawić magistratowi do zatwierdzenia poprawiony przez siebie projekt, proponując jednocześnie, aby magistrat uznał pierwszą z liňji za najpilniejszą i upoważnił dyrekcję do wykonania w miarę posiadanych funbuszów, próbnych wierceń na dystansie tej liňji, ewentualnie i liňji następnej.

Do tych próbnych wierceń i pomiarów przystąpi dyrekca tramajów już w r. przyszłym.

Czy samochód jest luksusem?

Miejskie opłaty od samochodów na r. 1928

W dniu 10 b. m. Rada m. st. Warszawy rozpatrywała, między innemi, sprawę stawek podatkowych od samochodów i t. p. na rok podatkowy 1927/1928.

Referent radny dr. Zawadzki podniósł, *iż samochody o sile nośnej do 20 koni nie powinny być podciągane pod kategorję luksusu, a samo postawienie takiego wniosku stawia nas wobec szerokiego świata w świetle ujemnem.*

W dalszym ciągu, gdy z kolei wysunięto sprawę zatwierdzenia na rok przyszły stawek od wszelkich środków lokomocji za użycie bruków miejskich w dotychczasowej wysokości okazało się, że jednak automobilizm posiada wśród naszych radnych i surowych sędziów.

Radny Lew, wychodząc z założenia, że miasto wydatkuje na bruki 3.000.000 zł. rocznie a z opłat za ich używalność ściąga 400.000 zł. domaga się zwiększenia tej sumy kosztem większego obciążenia samochohów.

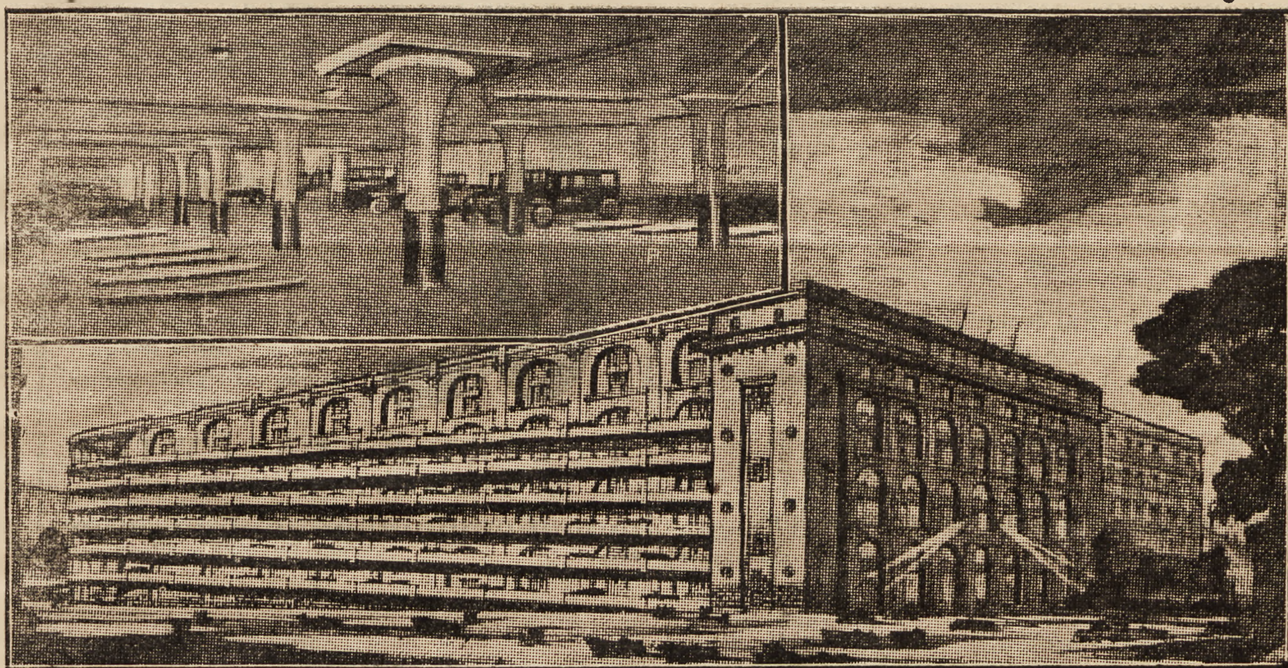
Mianowicie, gdy dotychczasowe opłaty wynoszą 25 zł. przy motorze do 10 koni, 50 zł. przy motorze do 20 koni i 100 zł. przy sile ponad 20 koni, radny Lew proponował opłaty 75 zł., 150 zł. i 200 zł.

Podobnie i radny Siegelman proponował zwiększenie obecnych stawek o 100 procent.

Radny Bernatowicz domagał się, aby *samochody wyrabiane w kraju, zwolnione były od podatku za używalność i podatkn luksusowego.*

W wyniku *wniosek komisji finansowo-budżetowej przyjęto wraz z ooprawką radnego Bernatowicza, dotyczącą samochodów vrodukowanych w kraju.*

Garaż na 1.000 wozów



Zdjęcie powyższe przedstawia projekt garażu na 1.000 wozów, który „Fiat" zbudował w Rzymie; u góry fragment wnętrza tego garażu.

Płacić...! Płacić...!

Podatki w listopadzie

W listopadzie przypadają terminy płatności następujących podatków, wnoszonych do kas miejskich: trzecia rata podatku państwowego i dodatku komunalnego od nieruchomości, czwata rata podatku od lokali, czwarta rata podatku od zbytku mieszkaniowego oraz czwarta rata podatku państwowego i miejskiego od niezabudowanych placów.

Ministerstwo Skarbu przypomina płatnikom, że w m-cu listopadzie r. b. przypadają do zapłaty następujące podatki bezpośrednie;

Dn. 15 b. m. — wpłata drugiej raty podatków gruntowych za bieżący rok 1927;

W ciągu b. m-ca wpłata państwowego podatku od nieruchomości miejskich i niektórych wiejskich za kwartał III-ci r. b. tudzież podatku od lokali i placów niezabudowanych za tenże kwartał.

Dn. 15 b. m.—wpłata państwowego podatku przemysłowego od obrotu, osiągniętego w ubiegłym m cu październiku przez przedsiębiorstwa handlowe I i II kat. i przemysłowe I—V kat., prowadzące prawidłowe księgi handlowe, oraz przedsiębiorstwa sprawozdawcze;

W ciągu b. m-ca — wykupno świadectw przemysłowych i kart rejestracyjnych na rok 1928;

Państwowy podatek dochodowy od uposażeń służbowych, emerytur i wynagrodzeń zą najemną pracę—w ciągu 7-miu dni po dokonaniu potrącenia;

Do 15 b. m.—wpłata I-szej raty, wyznaczonej na poczet zaległości podatku majątkowego w wysokości 0,8 proc. wartości majątku.

Nadto płatne są podatki, na które płatnicy otrzymali nakazy płatnicze z terminem płatności w b. m-cu, tudzież kwoty podatków odroczonych i rozłożonych na raty z terminem płatności w tymże miesiącu.

......

To i owo...

Urząd Przemysłowy Magistratu zarejestrował w październiku r. b. 58 nowych dorożek samochodowych (we wrześniu 56). W tym samym czasie zlikwidowano 52 dorożki samochodowe (we wrześniu 31). Na 1 listopada czynnych było w Warszawie 1670 dorożek (na 1 października 1660). Z tej liczby 73 przebywało w remoncie.

*

Oddział ruchu kołowego Kom. Rządu m. stoł. Warszawy wydał w ciągu października r. b. 172 nowe prawa jazdy, w tej liczbie 22 amatorskie, z tego 3 kobietom.

W ciągu całego r. b., t. j. w okresie pierwszych 10 miesięcy wydano w Warszawie ogółem 1,739 praw jazdy. Wogóle wydano w Warszawie na 1 listopada r. b. 10,863 praw jazdy.

*

Miejski wydział komunikacji zakupił pewną ilość tabliczek, które ustawione będą na słupach żelaznych w miejscach postojów dorożek. Na tabliczkach tych umieszczone są cyfry oznaczające, ile dorożek może zatrzymać się na danym postoju. Dla postojów dorożek samochodowych są przeznaczone tablice z czerwonym nap sem, dla konnych z niebieskim.

Niezaradność powodem żalów

Jak się bronić...?

Rady naszego obrońcy prawnego

Obrona prawna właścicieli dorożek samochodowych — myślę o sprawach sądowych—dotyczy trzech zasadniczych grup spraw.

Do pierwszej najpoważniejszej, nalężą sprawy o odszkodowanie za uszkodzenie osób, lub mienia, wyrządzone przez dorożki samochodowe. Spraw tego typu jest najwięcej, każdy bowiem wypadek samochodowy powoduje ze strony poszkodowanej żądanie wynagrodzenia materjalnego. Skala żądanego wynagrodzenia jest bardzo rozmaita, zależna od rodzaju zadanych uszkodzeń, od stanowiska społecznego i t. p. Maksymalna wysokość żądanego odszkodowania, z którą spotkałem się w czasie współpracy ze Związkiem Wł. Dor, Sam. wynosiła około 25.000 zł. Wynagrodzenia tego żądano za uszkodzenie przy przejechaniu osoby, powodujące kalectwo trwałe. Sprawy o odszkodowanie toczą się przeważnie w sądach karnych; chodzą tu w rachubę sprawy z oskarżenia kierowców o nieostrożne zadanie śmierci, lub uszkodzeń ciała.

Właściciele dorożek występują w tych sprawach bądź jednocześnie jako oskarżeni, i pozwani cywilni, o ile kierowali sami dorożką w chwili wypadku, bądź tylko jako pozwani cywilni, o ile dorożkę prowadził najęty kierowca.

Sprawy powyższe są bardzo ciężkie zarówno ze względu na wysokość żądanych odszkodowań, jak również na to, że ilekroć wina kierowcy zostanie ustaloną, właściciel odpowiedzialny jest materjalnie z mocy przepisy nrt. 1384 K. C. solidarnie z kierowcą, t. zn. obowiązany jest uiścić całą sumę żądanego wynagrodzenia. Stąd we własnym interesie, w razie przejechania kogośkolwiek, lub uszkodzenia przez najechanie cudzej własności—*właściciele winni bronić swoich kierowców, uznanie bowiem winy kierowcy pociaga za sobą automatycznie odpowiedzialność cywilną właściciela.*

Jest rzeczą jasną, że nie we wszystkich sprawach kierowca winien jest zajście nieszczęśliwego wypadku. Przeciwnie, na podstawie spraw, z któremi miałem sposobność się zetknąć, dochodzę do wniosku, że przeciętnie w 65 wypadkach winę ponosi publiczność, niedość oswojona z nowoczesnym ruchem wielkomiejskim, nie obserwująca przepisów o ruchu kołowym. Zadaniem przeto obrony, w tego rodzaju sprawach jest wyka-

zanie, że wina leży *nie po stronie kierowcy, który do wszelkich przepisów się stosował, lecz do przechodnia, który przepisów tych nie przestrzegał.*

Pamiętać należy, że w tego typu sprawach nader ważne znaczenie mają wstępne studja procesu: dochodzenie wzgl. śledztwo, wtedy bowiem należy już przeprowadzać dowód braku winy kierowcy i w tym celu powołać odpowiednich świadków, wzgl. biegłych. Później bowiem składanie nowych dowodów jest obwarowane licznemi formalnościami procesowemi i nader utrudnione, a po doręczeniu aktu wzgl. wniosku oskarżenia — prawie że niemożliwe do przeprowadzenia.

Stąd zaniedbania i pozostawienie sprawy samej sobie we wstępnych studjach procesu spowodować mogą fatalne następstwa i sprawić, *że sprawa, w zasadzie zupełnie dobra, stać się może całkowicie beznadziejną.*

Tym właśnie zaniedbaniom przypisać należy nadmierną ilość wyroków, skazujących kierowców za przejechanie.

Najlepszem rozwiązaniem sprawy odszkodowania za uszkodzenia osób i mienia jest zawarcie zbiorowej umowy właścicieli dorożek samochodowych w przedmiocie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej. któraby za niską opłatę miesięczną przeniosła ryzyko na Towarzystwa Ubezpieczeń. W tym też kierunku idą usiłowania Zarządu Związku.

Drugim typem spraw sądowych, częściej się zdarzających — są *sprawy o odszkodowanie za uszkodzenie dorożek w czasie jazdy na mieście.* Uszkodzeń tych dorożki doznają najczęściej od tramwajów i platform ciężarowych, czasem od innych samochodów. Ażeby uzyskać odszkodowanie, należy w sądzie *przeprowadzić dowód winy* ze strony motorniczego, woźnicy lub kierowcy wozu, który sprawił uszkodzenie. Odbywać się to winno w trybie powództwa cywilnego w sprawie karnej z art. 231 kk. Sprawy te sądzone są przez Sądy Pokoju.

Odszkodowanie zobowiązani są ponieść solidarnie — prowadzący pojazd, który dokonał uszkodzenia i właściciel tego pojazdu. Podnieść tutaj należy specjalną trudność spraw z tramwajami miejskiemi. które bronią się uparcie i zwykle przez wszystkie instancje sądowe.

Trzecią grupę spraw tworzą sprawy z kierowcami. Sprawy to najsmutniejsze, bo z reguły beznadziejne. Dotyczą one bądź uszkodzeń spowodowanych przez kierowców w powierzonych im wozach, bądź przywłaszczeniu zainkasowanych w ciągu jazd pieniędzy. Bez względu na wynik sprawy sądowej, są one z reguły beznadziejne, bowiem w stosunku do kierowców, jako jednostek majątkowo nieodpowiedzialnych egzekucja zasądzonych sum jest bezskuteczna. Ewentualne skazanic kierowcu przez sąd na więzienie, areszt lub grzywnę nie może, rzecz prosta, stanowić żadnej satysfakcji dla poszkodowanego właściciela dorożki.

Jedynem rozwiązaniem tej sprawy byłoby *przyjęcie materjalnej odpowiedzialności przez Związek Zawodowy Kierowców za szkody wyrządzone przez jego członków w drodze stworzenia specjalnego przez Związek ten funduszu* — z równoczesnem zobowiązaniem ogółu właścicieli do angużowania swych kierowców wyłącznie przez biuro pośrednictwa pracy Związku.

Gdyby koncepcja ta była zrealizowana, Związek Kierowców będąc odpowiedziałnym materjalnie, czuwałby starannie nad doborem swych członkkw, których jego biuro polecałoby właścicielom dorożek — i w ten sposób odbywałaby się eliminacja jednostek szkodliwych z pośród kierowców — właściciele zaś mieliby gwarancję odzyskanie swych strat materjalnych.

Czy Związek Kierowców zechce koncepcję taką podtrzymać — przysz ość okaże.

O bardziej szczegółowych w tej dziedzinie zagadnieniach pomówimy w następnych artykułach.

B. O.

Z mównicy publicznej

Wstyd...!

Oto jeden z listów, jakie otrzymała redakcja „Klubu Samochodowego". Drukujemy go jako głos, który nie powiniem paść w próżnię.

Nie mogłem przemawiać na ostatniem walnem zebraniu w dn. 28 października r. b. bo byłem chory... A było o czem mówić! Naprzykład o Związku. Związek wtedy może coś dla nas zrobić, kiedy ma za sobą siłę. I w tedy możemy od niego wymagać, by nas bronił. Ale dziś?... Hańbą, poprostu, nazwać można to, że wielu właścicieli jeszcze się wzdraga z przystąpieniem do Związku, pozwala się wyzyskiwać... Zresztą poco organizować Związki?.. Dlatego, że siła zbiorowa może wiele zdziałać, a jednostka zginie tytko...

A więc mojem zdaniem do Związku po-

winni należeś bez wyjątku — wszyscy, nawet autobusy podmiejskie i dorożki konne!.. Wtedy dopiero wytworzymy siłę, która będzie mogła sobie pozwolić na płatnych urzędników, którzyby pilnowali naszych spraw. Obecniby oni byli przy wymiarze podatków, baczyliby przy rejestracjach i lustracjach.. O wtedy tobyśmy mogli wiele żądać od Związku. Ale teraz? Przecież wstyd, żeby Związek z czego nie miał zapłaci lokalu! To zbrodnia poprostu z naszej strony! Jakże nie potrafimy podeprzeć własnej organizacji!

A teraz słówko o „Ruchu Samochodowym“. Co nam po pismach, które wiedzą już w sobotę, kto się pobije w niedzielę?!.

A więc trzeba nam pisma własnego, któreby stało na straży naszych spraw, któreby pisało głosno, że dziś mnie skrzywdzono, jutro tamtego i t. d., słowem — pisma, któreby upominało się o nas! Wtedy więcej będą się z nami liczyć, bo będą wiedzieli, że za nami ktoś stoi!

Resztę powiem na przyszłem walnem zebraniu.

Z poważaniem
Tomasz Michalak
ul. Chocimską 27 m. 29.
Członek Nr. 455.

Warszawa w listopadzie, 1927 r.

Ubezpieczenie samochodów

od odpowiedzialności cywilnej

Garść informacyj

Poniższy artykuł, pióra p. Stan. Tadeusza Kellema ukazał się już kiedyś w „Przeglądzie Samochodowym i Motocyklowym“. Zawiera on cyfry, które w związku z wprowadzeniem przymusu ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, napewno staną się nieaktualne. Jednak ze względu na wagę informacyj w nim zawartych, pozwalamy sobie go przedtukować.

Wiek XIX oraz początek XX-go, to okres wynalazków—wspaniałych tworów rozumu ludzkiego. Zastosowanie ich w praktyce przeobraziło znaczną część poglądów, panujących dotąd wszechładnie w naukach ekonomicznych. Każdy z tych wynalazków poza doniosłem znaczeniem, jakie posiadał dla ludzkości, stwarzał cały szereg nowych niebezpieczeństw, którym prawodawwsta poszczególnych państw zapobiegały, przez ustanawianie specjalnych norm prawnych. Niebezpieczeństwa te powstały przedewszystkiem przez zastosowanie nowych środków lokomocji, jak kolej żelazna, samochód i aeroplan. Przez zwiększanie szybkości jazdy wzrastała możliwość nieszczęsliwych wypadków oraz strat materjalnych, do odszkodowania których zmuszony był właściciel pojazdu.

Skuteczną ochronę od tego rodzaju wypadków przyniosły dopiero ubezpieczenia, ochronę nie gwarantującą coprawda kompletnego bezpieczeństwa, ale umożliwiającą przynajmniej poszkodowanemu odzyskanie bodaj częściowo strat, zaś z drugiej strony zabezpieczające go od odpowiedzialności za wypadek. Ubezpieczenia takie, o ile dotyczą środków lokomocji, dzielą się na 3 typy:

1) ubezpieczenie samego pojazdu od szkód, t. zw. casco,

2) ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilno-prawnej, oraz

3) ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków, spowodowanemi katastrofami kolejowemi, samochodowemi, jak również katastrofami na okrętach i aeroplanach.

Artykuł niniejszy ma na celu omówienie pokrótce ubezpieczeń od odpowiedzialności cywilno-prawnej w zastosowaniu do samochodów.

Na czem polega istota tego ubezpieczenia? W pierwszym rzędzie należy omówić samo pojęcie odpowiedzialności cywilno-prawnej, poczem łatwo będzie przejść do kwestji ubezpieczenia tego typu. Kodeks Napoleona w art. 1382 powiada: „Wszelki jakikolwiek czyn człowieka, zrządzający drugiemu szkodę, obowiązuje tego, z czyjej winy szkoda nastąpiła, do jej naprawienia“, nieco niżej zaś w art. 1384 prawohawca powiada: „Odpowiedzialnym się jest nie tylko za szkodą zrządzoną czynem własnym, lecz nadto za szkodę, wyrządzoną przez osobę, za które się ponosi odpowiedzialność, lub przedmioty, które się ma pod swoim dozorem. Panowie i dający zlecenia odpowiedzialni są za szkodę, zrządzoną przez swych służących i zarządców

przy wykonywaniu czynności, do jakich ich użyli. Odpowiedzialność ma miejsce, chybaby panowie... udowodnili, że nie mogli przeszkodzić czynowi, pociągającemu za sobą tę odpowiedzialność".

Artykuły powyższe, wielokrotnie już komentowane, dawały i dają ustawicznie powód do pociągania do odpowiedzialności sądowej winnych. Znalazły one szerokie zastosowanie w całem życiu społecznem, biorąc w obronę wszystkich poszkodowanych. Nie są one obce również i dziedzinie automobilizmu. Według bowiem art. 1384 zarówno właściciel samochodu, jakoteż i jego kierowca, są odpowiedzialni za wszelkie szkody powstałe bądź to przypadkowo, bądź to skutkiem niedbalstwa kierowcy. Zwolnionym od odpowiedzialności jest się jedynie wówczas, gdy zdarzenie powodujące szkodę powstało wskutek działania siły wyzszej — vis maior — lub też, jeżeli zostanie upowodnionem, że wynikło ono z winy osób trzecich lub samego poszkodowanego, albo też jeżeli nie mogło ono być uchylone w danym momencie, mimo starań kierującego.

Odpowiedzialność właścicieli samochodów wzrosła ostatnio znacznie, wskutek wprodzenia dla ruchu kołowego wielkiej ilości przepisów policyjnych, które dotyczą szybkości jazdy, oświetlenia, jazdy po odpowiedniej stronie jezdni itd.

Wypadki te, zdarzające się niemal codziennie, zmuszały właścicieli samochodów do wypłacania odszkodowań, nieraz bardzo wysokich. Celem uwolnienia się od tego haraczu powstała myśl, aby ciężary te przerzucić na Towarzystwa Ubezpieczeniowe, które za pewną stałą opłatą, obowiązywały się do wypłaty odszkodowań. Sprawa została załatwiona tem łatwiej, że niektóre Towarzystwa prowadziły już podobne działy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilno prawnej, jednak w zastosowaniu do właścicieli kopalń, hut i wielkiego przemysłu górniczego. Sam ten typ ubezpieczeń powstał w roku 1871 w Niemczech, wprowadziły go zaś pierwsze 3 wielkie Towarzystwa Ubezpieczeń Wzajemnych, a m. : 1) Bank dla ubezpieczeń od Wypadków w Lipsku, 2) Tow. Ubezpieczeń „Prometheus" w Berlinie i 3) Tow. Ubezp. od nieszczęśliwych wypadków w Chemnitz, wielkim centrze przemysłu chemicznego.

W Polsce sprawa powyższa nie jest jeszcze, niestety prawie zupełnie uregulowana a Towarzystwa Ubezpieczeniowe opierają się bądź to na ustawach państw zaborczych (Niemcy, Austrja), bądź też na t. zw. ogólnych warunkach polisowych. Przy analizowaniu tego typu ubezpieczeń rozróżniamy trzy niejako gałęzie:

1) ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej z powodu śmierci, zranienia, lub utraty zdrowia przez osobę trzecią;

2) takież ubezpieczenie z powodu uszkodzenia cudzych rzeczy i zwierzą;

3) wreszcie z powodu uszkodzenia majątku, szczególnie jako skutek odpowiedzialności urzędników w czasie pełnienia służby. Oczywiście, jeżeli chodzi o automobilizm znaczenie mają jedynie dwa pierwsze wypadki.

Nasuwa się jeszcze pytanie: do jakiej wysokości sięga odpowiedzialność Towarzystwa Ubezpieczoniowego? Oczywiście zależy to w dużej mierze od wydarzenia i od wysokości opłaconej składki. W każdym razie u nas odpowiedzialność ta nie może przewyższać sumy 50.000 złotych, za uszkodzenie cielesae jednej osoby i 150.000 zł. za podobny wypadek dotyczący większej ilości osób, uczęstniczących w tym samym wypadku, oraz 10.000 zł. za uszkodzenie cudzej własności. Jest to najwyższa granica odpowiedzialności Towarzystw, co nie wyklucza wcale, że w umowie ubezpiecveniowej t. zw. polisie, mogą być zastrzeżone niższe warunki.

Ochrona ubezpieczeniowa rozpoczyna się w chwili wykupienia polisy, czyli po opłaceniu składki wraz z kosztami polisowemi i opłatą skarbową. O ile ubezpieczający się nie opłaci składki w terminie oznaczonym, pomimo listu monitującego — Towarzystwo w razie zajścia wypadku nie odpowieda za za ubezpieczonego. Świadczenia Towarzystwa zależą również, jak już zaznaczyłem, od wysokości składki. Zaznaczyć należy, że inna jest taryfa ubezpieczeniowa dla samochodów prywatnych, inna zaś dla samochodów publicznych, w pierwszym rzędzie dorożek samochodowych, t. zw. taksówek.. Przy ubezpieczaniu tych ostatnich uwzględnia się, poza omówionemi wyżej warunkami, również i dzielnice, w których stale kursują. Dla przykładu podaję:

A. Taryfa ubezpieczeń samochodów prywatnych (dotyczy też motocykli).

za uszk. kilku osób:	15.000	30 000	50.000	75.000	150.000
„ „ jednej „	5.000	10 000	15.000	25.000	50.000
„ „ cudzej włas.	1.000	2.000	2.500	5.000	10.000
Składka wynosi:	190	205	245	280	375

B. Taryfa ubezpieczeń dorożek samochodowych samochodów publicznych.

za uszk. kilku osób:	15.000	30.000	50.000	75.000	150.000
„ „ jednej „	5.000	10.000	15.000	25.000	50.000
„ „ cudzej włas.	1.000	2.000	2.500	5.000	10.000
Składka wyn. w b. zab. rosyjsk. (zły stan dróg)	420	460	545	630	840
Składka wynosi w in. dzielnicach:	300	330	390	450	600

Towarzystwo Ubezpieczeniowe odpowiada wtedy, gdy ubezpieczony w czasie trwa-

nia umowy ubezpieczeniowej zostaje na mocy prawa o odpowiedzialności cywilno-prawnej pociągnięty do odpowiedzialności za zabicie lub okaleczenie, względnie za uszkodzenie cudzej własności w granicach Państwa Polskiego, oraz w. m. Gdańska. O ile ubezpieczający się zastrzega sobie odpowiedzialność za szkody poza wymienionemi granicami, wówczas dopłaca 20% do każdej stawki. Pozatem do składek dolicza się za należytości polisowe 3% od składki (minimum 6 złotych i maximum 30 zł.) i opłatę skarbową i to zarówno w granicach, jak poza granicami państwa Państwa Polskiego. Zaznaczyć należy, że przy ubezpieczeniach taksówek udział własny ubezpieczonego musi wynosić 20% obowiązkowo. Ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilno-prawnej zawiera się najwyżej na przeciąg pięciu lat, jeżeli chodzi o samochody prywatne, dla taksówek zaś jedynie na przeciąg jednego roku.

W razie zajścia wypadku i zwrócenia się osoby poszkodowanej do ubezpieczonego z roszczeniami, objętymi umową ubezpieczeniową, ubezpieczony obowiązany jest natychmiast piśmiennie zawiadomić o tem swoje Towarzystwo, a także udzielić wszelkich wyjaśnień i dowodów, potrzebnych do wyświetlenia sprawy. W razie dojścia do procesu prowadzi go w imieniu ubezpieczonego Towarzystwo. Koszty sądowe ponosi narazie Towarzystwo, chyba że roszczenia poszkodowanego przewyższają sumę ubezpieczenia. W tym wypadku Towarzystwo ponosi koszty tylko w stosunku sumy ubezpieczeniowej do przekraczającej ją sumy roszczeń. Bez wyraźnego zezwolenia Towarzystwa ubezpieczonemu nie wolno uznawać czyichkolwiek pretensyj lub zawieraś umowy.

Wszystkie przepisy, o których wyżej była mowa, znajdują zastosowanie tylko wtedy, gdy wypadek dotyka osoby trzecie, przeważnie przechodniów. Natomiast nie należą do nich wypadki, powodujące śmierć lub zranienie właściciela lub kierowcy samochodu oraz pasażera samochodu‘ jeżeli ten ulegnie katastrofie. Te wypadki bowiem należą do działu ogólnych ubezpieczeń od nieszczęśliwych wypadków.

....

Bardzo dobrze, świetnie!

Kom. Rządu o ruchu ulicznym

Ruch wielkomiejski w Warszawie rozwija się w tempie wprost zawrotnem.

W związku z tem wzrastają trudności regulacji tego ruchu. Parę interesujących wiadomości na ten temat podał łaskawie komisarz rządu, Jaroszewicz.

— Wjakiem tempie wzrasta ruch uliczny w Warszawie, świadczą o tem wymownie cyfry statystyczne.

Weźmy pierwsze z brzegu: bynajmniej nie najruchliwszy punkt ten np. skrzyżowanie ulic Marszałkowskiej i Pięknej. W kwietniu przejeżdżało tamtędy dziennie 3 tysiące pojazdów, w sierpniu zaś — w okresie ogórkowym -- blisko dwa razy tyle.

A co się dzieje gdzieindziej...

— Wspomniał pan komisarz o statystyce ruchu. Ile pojazdów przejeżdża obecnie przez ten najruchliwszy punkt?

— Jest to już cyfra, która może się wydać przesadzona.

Ponad 80 tysięcy dziennie!

To są rzeczy, z któremi się trzeba liczyć.

— Pozatem, — mówi dalej kom. Jaroszewicz — ruch wielkomiejski napotyka na szereg innych, podobnie „organicznych“ przeszkód, które stwarza fatalnie zabudowane miasto. To też prócz znajdującego coraz szersze zastosowanie ruchu jednostronnego i okrężnego, koniecznem jest tworzenie, gdzie to się da zrobić, nowych ulic lub bodaj tylko pasaży.

Prócz przeszkód nieruchomych są i ruchome, a za takie uważać trzeba wszystkie powolniej poruszające sie od samochodów pojazdy. Samochody zyskują coraz więcej praw. Do nich dostosowują się jezdnie i wszystko, co po tych jezdniach krąży.

— Jakie z tych przeszkód ruchomych dają się najbardziej we znaki?

Przedewszystkiem wózki ręczne, których jest zbyt wiele. Krążą one dotychczas bezładnie po najruchliwszych ulicach i bez żadnych ograniczeń.

— Czy są przewidziane jakieś ograniczenia?

— Tak. Niebawem ukaże się zarządzenie, które dozwoli na krążenie wózków ręcznych po głównych ulicach miastach tylko do 10 rano i od 8 wieczorem.

......

Na rynku samochodowym

Ogrzewacze

Zbliżający się mroźny okres zimowy zapewne niejednokrotnie nasuwa myśl zastosowania specjalnego *ogrzewacza* wewnątrz samochodu.

Istotnie, ażeby podczas przejazdów zimową porą nie narażać się na przykre działanie mrozu, oraz umożliwić sobie, w naszym dość zmiennym klimacie, odbywanie dłuższych podróży bez ponoszenia częstokroć fatalnych skutków przeziębienia—założenie ogrzewacza jest wprost niezbędne.

W bieżącym sezonie można polecić specjalne *ogrzewacze* do samochodów zamkniętzch, czerpiących energję cieplną z rozgrzanych gazów benzynowych z rury wybuchowej. Ogrzewacze te posiadają wyłączniki do regulowania ogrzewania, umieszczone na desce czołowej i swojem gustownem wykonaniem stanowią ozdobę sdmochodu. Kosztuje taki ogrzewacz zł. 175, netto, skład w Warszawie.

Ulgi dla naszych Członków

Warto z nich skorzystać

W następujących firmach członkowie Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych, za okazaniem legitymacji członkowskioj, korzystają z rabatów:

— *E. Gołębikier, Śto-Krzyska 34, taśmy hamulcowe — 20 proc.*

— *„Motor-Stock", Pl. Napoleona 3, wszystko — 10 proc.*

— *„Elektrotechnika Samochodowa", M. Lewandowski, Nowogrodzka 31 — 10 proc.*

— *„Przemysł Polskiej Karosserji", Książęca 19 — 10 proc.*

— *W. Piechocki, Al. Jerozolimska 34, wulkanizacja — 10 proc.*

— *„Wulkan", Hoża 33 — 20 proc*

Na przeciekanie chłodnic

Brak dobrego środka, zapobiegającego przeciekaniu chłodnic, zwłaszcza w okresie zimowym, dawał się dotkliwie odczuć na naszym rynku. Skłoniło to do poszukiwań na rynkach zagranicznych i już w połowie roku ubiegłego rozpoczęło próby z proszkiem „Solder Seal" wyrobu amerykańskiego, który nietylko usuwa przeciekanie chłodnic i koszulek bloków cylindrowych, ale i zapobiega tworzeniu się osadu na ściankach.

„Solder Seal" specjalnie nadaje się do użytku zimowego, ponieważ równie skutecznie działa w wodzie, jak i w rozczynie alkoholu, lub innych środkach przeciw zamarzaniu chłodnic.

Ponieważ próby dały bardzo dodatnie rezultaty, przeto zaopatrzono rynek polski w ten artykuł. Pudełko kosztuje zł. 6 gr. 75 z rabatem 25- proc. dla członków Związku.

Sposób użycia proszku „Solder Seal":

1) Do niezupełnie napełnionej wodą chłodnicy wsypac całą zawartość pudełeczka.
2) Dopełnić chłodnicę wodą do normalnego poziomu.
3) Puścić motor w ruch na małych obrotach, aby spowodować curkulację wody.

Co słychać w Związku?

— W Związku można otrzymać bony na benzynę po 54 gr. za litr.

— W urzędach sprawy członków załatwiane bywają w razie potrzeby—natychmiast.

— Radca prawny Związku przyjmuje w lokalu związkowym **we wtorki od g. 12 do 1 i w soboty od g. 4 do 5 pp**. Należność za porady uiszcza się bezpośrednio radcy według specjalnej zniżkowej taryfy.

W **nagłych sprawach** zwracać się należy do radcy **bezpośrednio codziennie od g. 4 do 6 wiecz., Królewska 27 m. 18, tel. 142-85.**

Używajcie również tylko najlepszy i najtańszy klej „MANY PATCH".

Łatka na zimno

MANY-PATCH

jest najtrwalszą i momentalnie reperuje dętki samochodów.

Hallo Automobiliści!

Używajcie jedynie znane na całym świecie łatki MANYPATCH, które pobiły rekord wytrzymałości i dobroci. Spróbujcie raz, a będziecie stale używali tylko MANYPATCH.

Ajentury we **wszystkich większych** miastach Polski

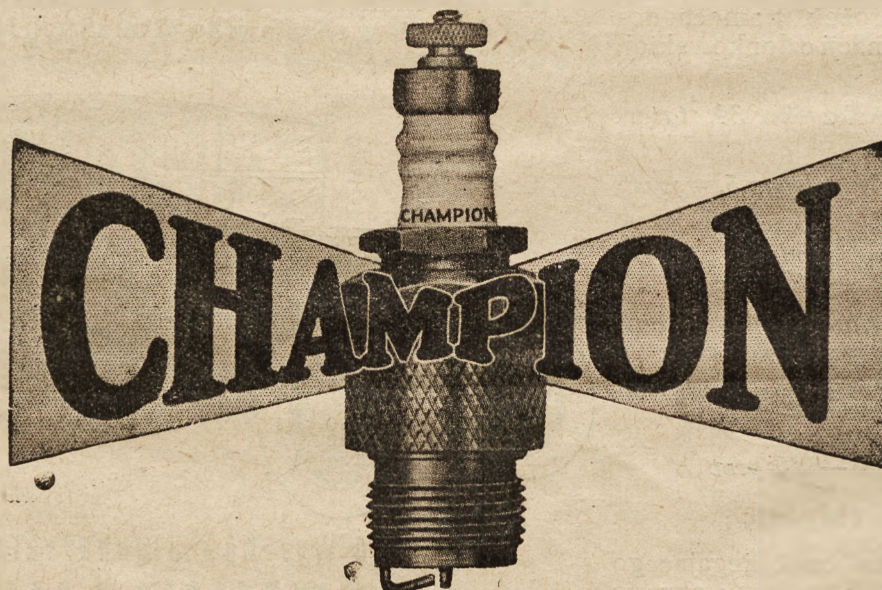
Wyłączny przedstawiciel na Rzeczypospolitę Polska
A. NIEMCZYK Skrzynka poczt. 531
Warszawa, telefon 218-14.

......

w Warszawie do nabycia w firmach poniższych:

1) Auto-Stock Złota 83
2) B. Boy i Ska Senatorska 31
3) „Ceres" Sienkiewicza 6
4) L. Krupka Nowy-Świat 5
5) Minc i Wyganowski Bracka 12
6) Motor-Stock Plac Napoleona 3
7) „Oas" Plac Żelaznej Bramy 4
8) Produkty Naftowe Zielna 32
9) S. Sirkis Sienna 4
10) S. Gościnny Rymarska
11) „Zenit" Żelazna
i wielu innych.

Używajcie również tylko najlepszy i najtańszy klej „MANY PATCH"



Świece CHAMPION

są
najlepszemi świecami
na świecie
80,000,000
rocznej produkcji
świadczy o ich jakości

Wszystkie rekordy w całym świecie i w Polsce na świecach CHAMPION

GENERALNA REPREZENTACJA

MOTOR STOCK

PLAC NAPOLEONA 3.
Tel. 259-14 i 284-97.

Redaktor: **Władysław Przyłuski.** Wydawca: **Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych**

Druk. S. Sobczyński, Niecała 6 tel. 80-25